

## LA DEVOLUCIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, CONSECUENCIA DE UNA ADECUADA NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

ALMA DE LOS ÁNGELES RÍOS RUIZ \*

SUMARIO: 1. Introducción. 2. Antecedentes Históricos del Canal de Panamá. 3. La entrega del Canal de Panamá. 4. El rol de Estados Unidos a partir de la entrega del Canal de Panamá. 5. México: el caso del Istmo de Tehuantepec. Conclusiones. Bibliografía.

### 1. INTRODUCCIÓN

Este trabajo analiza las causas y consecuencias de la lucha por el control del Canal de Panamá, y establece de manera general que por medios pacíficos y amistosos se pueden concertar intereses y solucionar un viejo conflicto estratégico entre una gran potencia y una pequeña nación.

El Canal de Panamá se constituye hoy en día como el centro de tráfico principal entre la costa oriental de Estados Unidos y el Lejano Oriente de Europa y la costa occidental de la Unión Americana y Canadá, de él dependen sustancialmente países de Sudamérica para su desarrollo.

El Canal de Panamá mide del Océano Atlántico al Pacífico 82.4 kilómetros de largo y está constituido en la parte más baja y estrecha de la cordillera continental de Istmo de Panamá. El tránsito de las embarcaciones es de 9 a 10 horas, aunque el tiempo real de espera es de 24 horas; está a nivel del mar desde el Atlántico hasta las esclusas del Lago Gatún (uno de los más grandes del mundo). Sigue después una serie de tres escalones y continúa con este ni-

\* Profesora de la Facultad de Derecho y de la División de Estudios de Posgrado de la UNAM.

vel por espacio de 32 millas. Luego baja un escalón en Pedro Miguel para pasar al Lago Miraflores, que está a 55 pies de altitud, y de aquí pasa por la esclusa<sup>1</sup> de Miraflores, después de la cual vuelve a tomar el nivel del mar hasta el Pacífico.

## 2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL CANAL DE PANAMÁ

El Istmo de Panamá ha significado la unión política, cultural y comercial de varios continentes. A lo largo de la historia su importancia geográfica, en mitad del continente Americano ha tenido implicaciones como zona de cruce lo que determinó su ocupación por grupos humanos desde hace varios siglos. Algunos autores difieren en cuanto a quien o quienes fueron los primeros interesados en el Istmo de Panamá, pero sostienen que en 1501 Rodrigo de Bastidas fue el primer Europeo que exploró dicha área.<sup>2</sup> Un año más tarde Cristóbal Colón inició la búsqueda del anhelado estrecho de mar recorriendo las costas caribeñas de Centroamérica a partir de Cabo de Gracia a Dios en Honduras hasta alcanzar en octubre de 1502 el Istmo de Panamá. Al pasar por las costas de Cariay, hoy Costa Rica, tuvo noticias de que a escasas jornadas por Tierra se llegaba a Ciguare, importante núcleo cultural que quedaba a orillas de otro mar, y que, desde allí, a nueve jornadas náuticas, se llegaba a una civilización, Colón visitó el Istmo estableciendo un pequeño asentamiento humano en el Darién.<sup>3</sup>

El interés de Estados Unidos por la construcción de un canal en el Istmo Panameño se remonta al año de 1800 cuando los comerciantes neolingües se dieron cuenta que podrían aumentar sus utilidades del comercio que efectuaban con Asia, si reducía el largo viaje que efectuaban a través del Istmo de Panamá.

A mediados del siglo XIX, el rol de las grandes potencias era importante en la disputa por la construcción de un canal transístmico, sin embargo el contexto internacional no les facilitaba la intervención en dicha área: un gran número de colonias se independizaba y por otro lado Estados Unidos invocaba la Doctrina Monroe,<sup>4</sup> como advertencia a las potencias europeas de no intervenir en el Continente Americano, pues su interés de controlar el canal era notorio.

<sup>1</sup> Esclusa: Obra construida en las vías de agua, con puertas de entrada y salida que permite a los barcos flanquear un desnivel, llenando de agua o vaciando el espacio comprendido entre dichas puertas.

<sup>2</sup> BLANCO, BORIS (coautores), "Relaciones entre Panamá y Los Estados Unidos", Panamá, 1974, p. 35.

<sup>3</sup> *Ibidem*, p. 24

<sup>4</sup> Doctrina formulada por James Monroe (1751-1836), la frase que caracterizaba esta Doctrina fue "América para los Americanos", en la que sin ninguna clase de salvedades, se oponía a cualquier intervención europea en los asuntos del Nuevo Continente Americano. Es la Doctrina que ha justificado la política intervencionista y expansionista de Estados Unidos. Theodore Roosevelt declaraba el 6 de diciembre de 1905 en un Corolario a la Doctrina Monroe "Al anunciar una política como la Doctrina Monroe nos comprometemos, por tanto,

En el marco de referencia los principales Tratados celebrados para la construcción del canal fueron los siguientes:

En 1901 los representantes de EUA y Gran Bretaña firman el **Tratado Hay Pauncefote**, el cual ignoraba la cuestión de defensa y fortificación del canal. Dicho acuerdo contenía implícito el derecho de Estados Unidos a construir, operar y defender un canal centroamericano. Ante la insistencia británica, el nuevo tratado contenía la concesión de que cualquier canal estaría abierto a buques mercantes y de guerra de todas las naciones sin discriminación en el trato o en las tarifas,<sup>5</sup> sin embargo el Tratado no resolvía dónde se construiría el canal si en Nicaragua o Panamá.

Estados Unidos e Inglaterra celebraron el **Tratado Clayton-Bulwer**. Este acuerdo señalaba que ambas naciones debían compartir equitativamente los costos y responsabilidades para construir un canal interoceánico en el Istmo de Panamá.<sup>6</sup> El acuerdo parecía contrario a la Doctrina Monroe, sin embargo Estados Unidos no se encontraba en condiciones de mejorar la negociación en virtud de la Guerra Civil.

En 1902 diplomáticos de Estados Unidos y Colombia firmaron el **Tratado de Hay Herran**, el cual transfería a los EUA el derecho a construir el canal. Colombia retenía su soberanía mientras que a los EUA se les permitiría tener un control administrativo con el propósito de ejercer funciones sanitarias y de policía. Colombia otorgaba a los EUA arrendamiento durante cinco años de una franja de seis millas de ancho (diez kilómetros) a través del Istmo, a cambio de un pago inicial de 10,000,000 de dólares y una renta de 250,000 dólares. El tratado fue ratificado por Estados Unidos en 1903, pero Colombia lo rechazó.

En 1902 el Congreso de Estados Unidos aprobó el **Acta Spooner** la cual autorizaba la construcción de un canal en Panamá, utilizando el trabajo que ya había realizado la empresa French Canal Company, siempre que pudieran efectuarse los arreglos financieros y legales con la compañía y el Gobierno de Colombia.

---

a las consecuencias de la política y estas consecuencias alteran de tiempo en tiempo. Esta fuera de cuestión reclamar un derecho y después eludir la responsabilidad de su ejercicio. No sólo nosotros, sino todas las repúblicas americanas que se benefician con la existencia de la Doctrina, deben reconocer las obligaciones de cada nación respecto a los pueblos extranjeros, no menos que su deber de insistir en sus propios derechos. El que nuestros derechos e intereses estén profundamente preocupados por mantener la Doctrina, es tan claro que no necesita argumentarse. Esto es especialmente verdad en vista de la construcción del Canal de Panamá. Como siempre asunto de auto de autodefensa, debe ejercer estrecha vigilancia sobre accesos a este canal, lo que significa que debemos estar completamente despiertos en cuanto nuestros intereses en el mar Caribe". *Op cit.* NUÑEZ GARCÍA SILVIA y ZERMEÑO PADILLA GUILLERMO, "EUA Documentos de su Historia Política", Instituto Mora, 1988, México, vol. III, p. 295.

<sup>5</sup> *Ibidem*, pp. 29-30.

<sup>6</sup> FARNWORTH DAVIL & MCKENNEY JAMES, "Las Relaciones Estados Unidos-Panamá, un estudio político", Edit. Gerniko, México, 1986, pp. 27-28

Los Estados Unidos se reservaron los derechos de intervenir en los asuntos internos de la República de Panamá por el Art. 136 de la Constitución Panameña de 1904<sup>7</sup>. Es en esta transición cuando la soberanía de Panamá parece cuestionarse ante la intervención directa de Estados Unidos, además adquirieron en 10 millones de dólares iniciales y 250 mil anuales el uso, ocupación y control de la construcción, mantenimiento, operación y protección del canal y la zona del mismo.<sup>8</sup> En 1921 el senado de Estados Unidos ratificó el **Tratado de Thomson-Urrutia**.<sup>9</sup> En este tratado se admitía que Estados Unidos había violado el tratado de 1846 al firmar el tratado de Hay Bunau-Varilla con Panamá, por lo cual aceptaba pagar a Colombia 25,000,000 de dólares por derechos que Estados Unidos había adquirido indebidamente.

En 1926 se firma entre Estados Unidos y Panamá el **Tratado de Kellogg-Alfaro**, el cual daba en pocas ocasiones concesiones a los panameños, así como se le imponían obligaciones adicionales a Panamá pues dependía del canal y los problemas entre Estados Unidos y Panamá crecían a consecuencia de la intervención; como consecuencia de la intervención; en 1947 se ratifica el **Tratado Hull-Alfaro** (entre Panamá y Estados Unidos), el cual concedía a los panameños el derecho de "dominio inminente" sobre el territorio panameño por parte de los administradores de Canal.

En 1955 Estados Unidos y Panamá firman un **Tratado de Mutua Comprensión y Cooperación** conocido como el Tratado de 1955, este tratado en apariencia trataba de equilibrar la relación de ambos países, pero la balanza volvía a inclinarse hacia Estados Unidos.

**El tratado Torrijos – Carter (1977)** Las relaciones entre Estados Unidos y Panamá después de haber logrado su independencia en 1903 se convierten en causas de tensión política interior y exterior para Panamá. El Tratado Torrijos – Carter se logra después de toda una serie de intentos por derogar el Tratado de 1903, el cual posibilitaba una intervención excesiva en Panamá. La negociación final de los tratados fue prolongada debido a que en Estados Unidos no se llegaba a un acuerdo sobre las rutas del canal por un lado, y si se debía o no construir un canal al nivel de mar, inclusive debido a que Panamá no aceptó ciertas negociaciones sobre la construcción del canal; finalmente en 1964 se acordó la construcción del canal que funcionaría por esclusas.

El tratado sobre la operación de un canal de esclusas sostenía que, de ser construido un canal a nivel del mar, estaría Panamá, pero sólo después de que este país y Estados Unidos llegaran a un acuerdo. Panamá concedió el

<sup>7</sup> El artículo 3º del Tratado concedía a los EUA "todos los derechos, poder y autoridad... que los Estados Unidos poseerían y ejercitarían si fueran soberanos del territorio... con entera exclusión de ejercicio, por parte de la República de Panamá, de dichos derechos, poderes o autoridades soberanos". (David N. Farnworth, p. 33 cita a Isthmian Canal Convention, Art. III, in Charles I. Bevans, Ed. *Treaties and other International Agreements*, vol. 10. P. 664).

<sup>8</sup> *Ibidem*, pp, 34-35.

<sup>9</sup> Tratado entre Estados Unidos y la República de Colombia firmado en 1903.

derecho de construir una tercera ruta de esclusas al canal existente. Algo muy importante fue que Estados Unidos se comprometía a no realizar excavaciones nucleares para la construcción de un nuevo canal sin el permiso de Panamá.

En término fueron firmados el 7 de septiembre de 1977 los siguientes Tratados:

- Tratado del Canal de Panamá
- Tratado concerniente a la neutralidad permanente.

Ambos Tratados entraron en vigor el primero de octubre de 1979 con vigencia hasta el 31 de Diciembre de 1999.

Conforme a ciertas disposiciones del tratado, la República de Panamá recibió una anualidad fija de \$10 millones por la prestación de ciertos servicios públicos y una cantidad por cada tonelada neta del Canal de Panamá/Sistema Universal de arqueo por cada nave que transitara.<sup>10</sup>

A lo largo de los 23 años que el Canal estuvo administrado por Estados Unidos se llevaron al cabo cambios organizacionales, resultando en una sustancial transferencia de funciones y reducción del personal, aumento de peaje de 29.3% para contrarrestar aumentos en pagos a la República de Panamá de los ingresos del Canal como lo indica el Tratado Torrijos – Carter. El Estatuto de Relaciones Laborales del servicio federal de los Estados Unidos fue modificado para incluir a empleados de otras nacionalidades.<sup>11</sup>

Como se puede observar, el conflicto por el control del Canal de Panamá a lo largo de la historia de ambos países ha significado un tema importante en sus agendas de política exterior, aunque en el caso de Panamá este tema era el más importante y además era parte de su política interna.

### 3. LA ENTREGA DEL CANAL DE PANAMÁ

La entrega del Canal de Panamá se realizó conforme a lo estipulado en los Tratados Torrijos – Carter, el 31 de diciembre de 1999. Sin embargo las bases militares fueron entregadas a Panamá desde Junio de 1999; el primer Fuerte devuelto a Panamá fue el Sherman, construido por el ejército estadounidense hace 86 años. Posteriormente el 30 de noviembre de 1999 fueron restituidos el Fuerte Kobbe y la base aérea de Howard<sup>12</sup> en el Pacífico, asimis-

<sup>10</sup> [www.CANALPANAMA/internet/legal-s.html](http://www.CANALPANAMA/internet/legal-s.html). Véase artículos II y XII del Tratado Torrijos Carter

<sup>11</sup> Un rasgo característico e importante en la política laboral era que el sistema de Seguro Social de Panamá era aplicable a todos los empleados aún no siendo estadounidenses contratados después de 1979.

<sup>12</sup> Esta es una de las bases aéreas más importantes para Estados Unidos, el Centro Antidrogas funcionó en este Fuerte, el mismo estuvo a cargo de la Fuerza de Tarea Conjunta Interinstitucional-Sur (JIATF-Soouth). Desde esta base se vigilaba el tránsito marítimo y aéreo de nave sospechosas de transportar drogas, las cuales eran interceptadas con el apoyo de los ejércitos de los países latinoamericanos involucrados

mo en la misma fecha fue desalojado el Fuerte Clayton.<sup>13</sup> También, fueron retiradas 14 bases militares que se encontraban establecidas en el canal.

#### 4. EL ROL DE ESTADOS UNIDOS A PARTIR DE LA ENTREGA DEL CANAL DE PANAMÁ

La salida de Estados Unidos del Canal de Panamá tiene diversas implicaciones para las políticas internas y exteriores de ambos países. Para la política estadounidense el tema más importante relacionado al Canal de Panamá, es el de su seguridad nacional. Esto debido a que con la entrega del canal, EUA perdió bases militares importantes, las cuales han representado fuerza especial en la lucha contra el narcotráfico, aunque en años de Guerra Fría su papel fue de vigilancia y represión a cualquier movimiento antidemocrático.

El tema del narcotráfico es en la actualidad uno de los problemas más serios en las agendas de los países latinoamericanos, y una de las principales preocupaciones es la dificultad para vigilar la provincia de Darién en Panamá. Este problema se agrava si se toma en consideración que Panamá no cuenta con un ejército.<sup>14</sup>

El tema de la seguridad nacional de ambos países es importante, sin embargo después de que el Canal ha sido entregado a Panamá parecería no estar justificada la intervención de Estados Unidos y la misma sociedad panameña no permitiría otra intervención en un escenario internacional, donde la doctrina realista de la Guerra Fría se ha combinado con ideologías idealistas, las cuales han sido justificadas bajo un escenario de globalización económica.

Además, Panamá tiene especial interés en invitar a la comunidad regional y mundial para obtener el mejor aprovechamiento de las áreas devueltas a través de su participación en los foros e iniciativas regionales de América Latina y el Caribe y de contribuir a la integración continental; pues Panamá es miembro fundador del Grupo del Río, es parte de la iniciativa para la Cuenca del Caribe, es parte de la Asociación de Estados del Caribe, ha ingresado a la Organización Mundial del Comercio (OMC), ha iniciado su proceso de incorporación al Pacto de Cartagena o Pacto Andino, ha postulado su ingreso a la APEC y ha iniciado la negociación de tratados de libre comercio bilaterales con Chile y México, sin detrimento de sus vínculos centroamericanos.

En la actualidad las relaciones entre Panamá y Estados Unidos apoyadas en la cooperación deberán ser asumidas por parte de estados Unidos. Panamá necesita el apoyo económico para el logro de su propio desarrollo, en este escenario de apertura comercial Estados Unidos tiene cierta "obligación moral" de integrar a Panamá en la economía mundial. El gobierno estadounidense ten-

<sup>13</sup> *El Financiero*, "Mantendrá EU fuerte presencia militar en América Latina", Junio 30, 1999, p. 44.

<sup>14</sup> Las fuerzas militares fueron desmovilizadas después de 1989.

drá que asumir la responsabilidad que le corresponde respecto a Panamá y no “ausentarse” de los compromisos que a su país le corresponden asumir respecto a este país centroamericano.

## 5. MÉXICO: EL CASO DEL ISTMO DE TEHUANTEPEC

El interés de la Casa Blanca por la construcción ferroviaria en el Istmo de Tehuantepec en México parte de tres interrogantes, la primera ¿Será qué en efecto el Istmo de Panamá ya no le interesa a los Estados Unidos en términos de seguridad nacional?; la segunda, ¿Es posible que se pretenda sustituir en términos comerciales el canal de Panamá por el Istmo de Tehuantepec?; la tercera, ¿Cuáles serán las repercusiones y los costos para México?

Existe un proyecto que pretende construir una vía férrea que cruce el Istmo de Tehuantepec<sup>15</sup> que inicia en Salina Cruz Oaxaca, hasta Coatzacoalcos, Veracruz. El ferrocarril del Istmo apoyado por el Plan de Desarrollo Integral del Istmo no sería concesionado a ninguna empresa privada en virtud de que el 66% del gas licuado producido en México y el 33% del gas seco están en esta región se considera como zona estratégica, porque tanto sería administrada por una empresa paraestatal.<sup>16</sup> La única actividad que podría ser concesionada a particulares es la relacionada a contenedores de carga. Se planea que el Istmo de Tehuantepec logre competir con el Canal de Panamá.<sup>17</sup> El plan de Desarrollo del Istmo comprende 46 municipios de Oaxaca y 16 de Veracruz que se consideran parte del Istmo de Tehuantepec. Pero también lo integran varios municipios de Tabasco y Chiapas, a los que se incorporará a este proyecto.<sup>18</sup> En el proyecto enviado al Congreso menciona la puesta en marcha de 146 proyectos económicos para el istmo, 16 por ciento de los cuales sería agroindustrial, 26 por ciento en química y petroquímica, 11 por ciento desarrollos netamente industriales, 16 por ciento en pesca y 19 por ciento minería. El resto tiene que ver con turismo, explotación forestal, infraestructura en comunicaciones, producción y comercialización de petrolíferos. Según los planes federales, se podrían crear 11 mil empleos directos y concentrar inversiones de por lo menos 14 mil millones de pesos en la región del istmo.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> Hernán Cortes en el siglo XVI pensó en abrir un canal interoceánico, que Porfirio Díaz concesionó a la construcción del ferrocarril transístmico a compañías transnacionales al concluir el siglo XIX. El Tratado McLane-Ocampo autorizaba en 1859 a Estados Unidos el tránsito istmeño de sus tropas, abastos militares y pertrechos de guerra; además otorgaba el “derecho de paso” a perpetuidad, por el Istmo de Tehuantepec a sus ciudadanos (Historia General de México, El Colegio de México, vol II, México, 1998).

<sup>16</sup> A su vez, dicha paraestatal podría licitar la operación ferroviaria entre empresas privadas en busca de altos niveles de eficiencia y productividad.

<sup>17</sup> Declaración realizada por el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Ruíz Sacristán ([www.Economista.com.mx/cgi-bin/banner?economista](http://www.Economista.com.mx/cgi-bin/banner?economista)).

<sup>18</sup> REVELES, JOSÉ, “Alcaldes del istmo, contra imposiciones del centro”, El Financiero, Mayo 24, 1999. p. 82.

<sup>19</sup> *Ibidem*, p. 84.

El cuestionamiento al proyecto del istmo se relaciona con temas prioritarios como el de la soberanía del territorio en un área estratégica, ya que queda claro que sería una ruta de tránsito internacional. Por otro lado es necesario modernizar las vías férreas construidas desde el Porfiriato; la preservación de la ecología es otro tema a resolver; además del problema de la tierra ya que el proyecto afectaría hectáreas productivas. Por tanto en México, antes de pensar en la construcción de un ferrocarril urge resolver problemas de desazolve de riveras, reforestación de grandes extensiones, mantenimiento de viejos canales de riego. Es prioritario pensar en mejorar el nivel de vida de los pobladores de esas regiones los cuales lejos de beneficiarse con este proyecto, serían los más afectados.

Es por todos conocido que Chiapas es uno de los Estados con mayor pobreza en México; pero también rico en recursos naturales, entonces cabría preguntarse ¿dónde estará realmente el interés de la ruta transístmica? ¿Cuál es el papel de Estados Unidos en el proyecto? ¿Una vez más se tendrá que ceder soberanía para continuar con las políticas a costa de cualquier costo social?

Finalmente, la visión de conjunto del Plan Puebla-Panamá, señala que el corredor económico Puebla-Panamá está constituido por nueve estados del sureste de México: Puebla, Oaxaca, Guerrero, Chiapas, Veracruz, Tabasco, Campeche, Quintana Roo y Yucatán; además de los siete países del istmo centroamericano. Esto se traduce en 25 millones de habitantes en México y 35 en Centroamérica. Se pretende consolidar un mercado conjunto desde las instalaciones portuarias de Coatzacoalcos-Salina Cruz hasta las de Panamá-Colón. Seis nichos: agroindustria, textil, partes eléctricas, autopartes, turismo sustentable y petroquímica. Premisa: interconexión eléctrica, armonización regulatoria, modernización de vías de transporte y comunicaciones. Fuentes de capital: presupuestos nacionales, banca de desarrollo internacional, banca comercial para concesiones, banca comercial en proyectos privados y terceros países. Corredor ampliado a dos carriles con acotamiento con un trayecto de 2091 km y una inversión de 1463 MDD. El sureste de México es la única región del país con excedente energético de petróleo, hidroeléctrico y gas.<sup>20</sup>

## CONCLUSIONES

1. Panamá emerge en un contexto latinoamericano lleno de grandes convergencias políticas, económicas y sociales, pero además bajo condiciones “diferentes” a la de los demás países centroamericanos. Pronto se convirtió en un enclave económico y político de Estados Unidos de quien dependería casi directamente hasta el 31 de Diciembre de 1999, forjándose una historia interpretada bajo la teoría de la dependencia como resultado de un proceso neo-colonizador, característica común en el escenario político internacional de América Latina.

<sup>20</sup> Véase el informe de la Coordinación General del Plan Puebla-Panamá.

2. El Canal y su entorno tuvieron un impacto positivo para el desarrollo del comercio internacional y la economía panameña, los beneficios locales y regionales hubieran sido mayores si el uso del área hubiera sido civil. No obstante los diversos tratados han reabierto esta alternativa y ahora el capital se revierte al patrimonio panameño y regional.

3. La economía panameña no es estática, por lo tanto no tiene capacidad de reconversión y tendrá que dar participación al capital internacional: por lo tanto y tomando en cuenta que en el Istmo de Tehuantepec en México se planea construir lo que significará una competencia al canal, el gobierno panameño tendrá a mediano plazo que concesionar el funcionamiento del mismo a particulares de capitales extranjeros. Por lo anterior, el carácter de nación soberana seguirá la tendencia de los países en vías de desarrollo dentro del marco de la globalización: será una soberanía condicionada a factores externos.

4. En la actualidad existe una mayor tendencia a resolver los conflictos a partir de la negociación y lograr un resultado en el cual no se necesitaría la fuerza, por tanto esperamos que esa lógica se mantenga en el caso de Panamá y logren un crecimiento político social y económico a largo plazo sin ninguna otra intervención directa en su territorio.

## BIBLIOGRAFÍA

- BLANCO, BORIS (coautores), "Relaciones entre Panamá y Los Estados Unidos", Panamá, 1974, p. 425.
- BROTÓNS, REMIRO ANTONIO (coautores), "Derecho Internacional", McGraw-Hill, España, 1997, p. 1269.
- CUEVA, AGUSTÍN, "El Desarrollo del Capitalismo en América Latina", Siglo XXI, México, 1977, p. 275.
- El Canal y la Influencia China, *El Financiero*, México, Noviembre 1999, p. 34.
- FARNWORTH DAVIL & MCKENNEY JAMES, "Las Relaciones Estados Unidos-Panamá, un estudio político", Germiko, México, 1986, p. 321.
- GARCÍA MARCELO (coautores) "EUA Documentos de su Historia Política", Instituto Mora, 1988, México, vol. 10.
- GONZÁLEZ ORTÍZ CRISTINA & ZERMEÑO GUILLERMO, "EUA Documentos de su Historia Política", Instituto Mora, 1988, México, vol. 9, p. 458.
- GONZÁLEZ, ROXANA, "Llegada de Moscoso da giro de 180 grados a la política en Panamá: declara la legisladora panameña Gloria Young", *Financiero*, Mayo 15, 1999, p. 34.
- HERNÁNDEZ SILVIO, "Panamá: Presidentes pidieron canal al servicio de América Latina", Dic. 8 1999, *Inter Press Service México*, p. 6
- HERNÁNDEZ RAMÍREZ EDGAR, "La entrega del Canal de Panamá, nuevos desafíos para los panameños", *El Financiero*, Mayo 2, 1999, p. 26.

- La Feber "The Panama Canal", New York, Oxford University Press, New York, 1989.
- Larousse, *Enciclopedia Metódica*, Vol. 2, pp, 366, 395.
- Notimex, "Busca EU Colaboración antidrogas de Costa Rica", Mayo 31, 1999, p. 73.
- NÚÑEZ GARCÍA SILVIA y ZERMEÑO PADILLA GUILLERMO, "EUA Documentos de su Historia Política", Instituto Mora, 1988, México, vol. 3, p. 351.
- \_\_\_\_\_, "EUA Documentos de su Historia Política", Instituto Mora, 1988, México, vol. 3, p. 751.
- PORRÚA PÉREZ, FRANCISCO, *Teoría del Estado*, Porrúa, México, 1992, p. 533.
- REVELES, JOSÉ, "Alcaldes del Istmo, contra imposiciones del centro", *El Financiero*, Mayo 24, 1999, p. 82.
- REYNA, JOSÉ LUIS y MEYER, LORENZO, *Los sistemas políticos en América Latina*, Siglo XIX, México, 1992, p. 269.
- SAADIA TOUVAL y WILLIAM ZARTMAN, "La mediación en teoría, en Relaciones Internacionales, Vol. XIII, enero-abril 1991, pp. 57-62.
- Tratado del Canal de Panamá, Presidencia de la República de Panamá, 1980
- YAO JULIO, para Le Monde Diplomatique, ¿Puede Estados Unidos intervenir en Darién y el Canal? *El Financiero*, Septiembre 4, 1999, p. 44.

#### *Páginas de internet*

- \* [www.\CANALPANAMA\Internet\legal-s.html](http://www.CANALPANAMA\Internet\legal-s.html)
- \* [www.\CANALPANAMA\Internet\reversion.html](http://www.CANALPANAMA\Internet\reversion.html)
- \* [www.Economista.com.mx/cgi-bin/banner?economista](http://www.Economista.com.mx/cgi-bin/banner?economista)
- \* [Http://www.usma.ac.pa/panapage/castellano/canal.html](http://www.usma.ac.pa/panapage/castellano/canal.html)
- \* <http://www.ser2000.org.ar/articulos-revista-ser/revista-2/gamba.htm>
- \* <http://www.washtimes.com/news/news1.html>
- \* <http://www.pancanal.com/general/howitworks/index.html>
- \* <http://www.pancanal.com/maritime/>
- \* <http://www.czbrats.com/PanCanal/Canal Transit.htm>
- \* <http://www.smplanet.com/imperialism/joining.html>
- \* <http://www.boondocksnet.com/ailtexts/panama.html>
- \* <http://www.sinfo.net/pcmuseum/history.html>
- \* <http://www.pancanal.com/photo/camera-java.html>
- \* <http://www.tnc.org/infield/intprograms/panama.html>
- \* <http://www.conservativeusa.org/panama.htm>
- \* <http://www.pancanal.com/index-e.html>
- \* <http://www.consevativeusa.org/hppanama.htm>
- \* <http://www.nara.gov/guide/rg185.html>
- \* <http://whhttp://216.46.328.34/aricles/?a01999/99/29/53204>
- \* [ww.nationalsecuritycenter.org/990927/index.html](http://www.nationalsecuritycenter.org/990927/index.html)